Należność pocztowa opłacona ryczałtem.

Rok IX. Warszawa, 15 listopada 1928 r. Nr. 22 (132).

MASZYNISTA

ORGAN ZAWODOWEGO ZWIĄZKU MASZYNISTÓW KOLEJOWYCH

PISMO ZAWODOWE POŚWIĘCONE SPRAWOM MASZYNISTÓW i KOLEJNICTWU

Wychodzi 1-go i 15-go każdego miesiąca
Cena numeru 25 gr. Członkowie związku otrzymują pismo bezpłatnie.
Rękopisów redakcja nie zwraca
Anonimów nie uwzględnia się.
Ceny ogłoszeń wedle umowy

REDAKCJA i ADMINISTRACJA:
Warszawa, Chmielna 9 m. 9
Telefon Nr. 195-28.
Konto czekowe P.K.O. Nr. 3585.

Własne sprawy we własne bierzmy ręce!

KOLEJNICTWO W POLSCE

Na uroczystość 10 ciolecia kolejnictwa przygotowało M. K. odczyt pod powyższym tytułem, opracowany przez p. Inspektora Głównej Inspekcji Komunikacji, inż. J. Śniechowskiego.

Ponieważ odczyt ten wygłoszony był na uroczystej akademji w sali Filharmonji w Warszawie i wydany został kosztem M. K. w formie broszury, a zatem jest do pewnego stopnia enuncjacją urzędową przeto poczuwamy się do obowiązku podać go do wiadomości naszych czytelników, aczkolwiek, zdaniem naszem, jest to elaborat, którego treść nie odpowiada ani tytułowi, ani też potrzebie chwili i charakterowi uroczystości jubileuszowych.

Powstanie kolei żelaznych przed więcej nieco, niż 100 laty, nie zostało powitane przez współczesnych z entuzjazmem, przeciwnie, spotkało się z niechęcią wielu, poczynając od maluczkich, którzy upatrywali w tej nowości wyraźną dla siebie szkodę, a kończąc na poważnych statystach, którzy z trybun parlamentarnych rzucali gromy na projektodawców budowy dróg żelaznych w szerszym zakresie

Jest to zwykła kolej i los wielu doniosłych odkryć i wynalazków, które początkowo lekceważone, często zaś zwalczane, znalazły ocenę należną dopiero u potomności, w dalszym zaś biegu dziejów kultury świata, stały się, jako jej dorobek, czynnikami całego szeregu zasadniczych przeobrażeń w wielu dziedzinach bytu poszczególnych narodów i kształtowaniu się stosunków wzajemnych między tymi narodami.

Podobnie, jak pierwsza machina parowa Newcomena, która za pierwotne zadanie miała li tylko pracę przy pompie odwadniającej kopalnie węgla, z czasem zaś stała się punktem wyjścia do opanowania świata przez silniki parowe, dotychczas jeszcze przodujące we wszystkich gałęziach wytwórczości, tak i koleje żelazne, obliczone początkowo na transporty ładunków węgla na względnie niewielkich przestrzeniach, wyrosły w ciągu niespełna półwiecza na potężne arterje komunikacyjne, z któremi, jak dotychczas, żadne inne ustroje przewozowe nie mogą poważnie współzawodniczyć.

A w ciągu tego trjumfalnego pochodu swego koleje żelazne udoskonalając się wciąż pod względem technicznym, dały ludzkości nietylko szybki i tani środek komunikacyjny, lecz równolegle do tych korzyści, obdarzyły ją nieprzeliczoną ilością innych zdobyczy w dziedzinie kulturalnej i gospodarczej, wiążących się jak ogniwa w jeden łańcuch dodatnich przeobrażeń w ustosunkowaniu się warunków życia i współżycia ludów i państw Europy.

Jeżeli pozatem koleje żelazne, szczególnie począwszy od drugiej połowy ubiegłego stulecia, stały się również poważną bronią w działaniach militarnych, to jednak na dobro ich powiedzieć należy, że do akcji tej wniosły także i pewien pierwiastek humanitarny, zapewniający stronom walczącym szybką i planową aprowizację i chroniąc w ten sposób ludność na teatrze działań wojennych przed dawniejszą rabunkową metodą prowiantowania. Nie mniejsze są ich zasługi w dziale niesienia szybkiej pomocy sanitarnej, ratującej od zagłady tysiące istnień ludzkich.

Jednocześnie, w miarę rozwoju kolei żelaznych i rozszerzenia się obszaru ich wpływów, budzić się poczęły do życia nowe odłamy wytwórczości przemysłowej i przedsiębiorczości handlowej, ściśle związanych z istnieniem i działalnością tego środka komunikacji. Tą drogą powstał lub znakomicie rozrósł się ciężki przemysł żelazny i wiele mu pokrewnych, pracujących na potrzeby przeważnie kolejnictwa.

Zbyteczne byłoby zaś przytaczać, ile zakładów przemysłowych powstało lub rozszerzyło się, dzięki łatwości transportu surowców i wytwarzanych z nich towarów, ile wyrosło instytucyj pośredniczących w obrocie produkcji, ile oszczędzono ludności cierpień, zapobiegając klęskom głodowym w latach nieurodzaju, ile wreszcie rąk ludzkich powołano do pracy zarówno na kolejach, jak w zakładach, które kolejom zawdzięczają swe istnienie i powodzenie.

Jeśli wszystko, co powiedziano w ogólnych zarysach wyżej, zaważyć musiało potężnie na stosunkach, jaknajszerzej pojętych, Zachodu Europy, to u nas w Polsce, na tej odwiecznej rubieży pomiędzy Wschodem i Zachodem, powstanie linji kolejowych w skutkach swych zaznaczyć się musiało o wiele donioślej i szerzej, a to ze względu na swoiste warunki, w jakich kraj nasz naówczas się znajdował.

Otwarcie pierwszych dwóch kolei żelaznych na ziemiach polskich, t. j. D. Ż. Warszawsko-Wiedeńskiej w ówczesnem Królestwie Kongresowem i Krakowsko - Mysłowickiej na terytorjum Wolnego Miasta Krakowa, przypadło w r. 1848, t. j. w dobie największego ucisku narodowości polskiej na tych ziemiach.

Królestwo, upadające w tych czasach pod ciężarem represyj moskiewskich, nietylko za chęć zerwania kajdan w roku 1830/31, lecz i za późniejsze porywy patrjotów, zdawało się być skazane na ostateczną zagładę.

Rolnictwo na poziomie bardzo niskim, przemysł, powołany do życia przez Staszyca i Lubeckiego, a rokujący najpiękniejsze nadzieje, w stanie upadku, pomimo wysiłków Banku Polskiego, administracja kraju, ustawowo nosząca cechy autonomji, lecz na stanowiskach naczelnych obsadzona kreaturami Paskiewicza, wychowanie publiczne, upośledzone do ostatnich granic, nakoniec dominująca na każdym kroku tendencja rządu do zdemoralizowania i wynarodowienia warstw przodujących, wszystko to zdążało do jaknajszybszego upadku wszelkiej odrębności kraju i wcielenia go tem rychlejszego do Imperjum Rosyjskiego, jako nędznej krainy parjasów, której przeznaczeniem byłoby w swoim czasie stać się „place-d'armem" w walkach z poczynającym liberalizować Zachodem.

W tymże czasie, t. j. w r. 1848, upadła, oddana na łup Austrji, nieprawomyślna Rzeczpospolita Krakowska, jedyny szmat ziemi, na którym rozlegać się jeszcze mogła z katedry uniwersyteckiej mowa polska.

Należy podziwiać, chyląc z szacunkiem głowę, intuicję tych kilku ludzi, którzy, raczej wyczuwając, niż analizując, potrafili ocenić dla tego nieszczęśliwego kraju, dla tego wyzutego ze wszystkiego narodu doniosłą wartość, płynącą z pobudowania kolei żelaznej, jako nowego, mało znanego środka komunikacji, niezbyt gorliwie rozwijanego jeszcze przez państwa na Zachodzie, a wyraźnie ignorowanego dotąd przez Rosję.

Mimo przeszkody, stawiane przez Paskiewicza, mimo kilkakrotne załamanie się finansowe, pierwsza kolej żelazna na ziemiach polskich, otwarta do ruchu częściowo w r. 1845, ukończona została całkowicie siłami krajowemi w r. 1848.

Nie mogę w ramach referatu niniejszego podać szczegółowych dziejów tej macierzy naszego rodzimego kolejnictwa, pokrótce tylko zaznaczę, że w niespełna lat 10 potem D. Ż. W. W. oddana została w dzierżawę kompanji prywatnej i w tym charakterze przetrwała aż do skupu, t. j. do r. 1912.

Nieco później, bo w pierwszych latach drugiej połowy ubiegłego stulecia, rząd austrjacki, pofolgowawszy nieco w swych tendencjach centralistycznych i w ucisku narodowościowym, zezwolił na przeprowadzenie przez kompanję prywatną Kolei Żel. Karola Ludwika, która przecięła Galicję linją od zachodu na wschód z paru następnie bocznemi odgałęzieniami.

W Prusiech tylko, gdzie po przełomowym r. 1848, zapoczątkowano wyraźną politykę przeciwpolską, koleje żel. zakładane były wyłącznie przez kompanje niemieckie, bez żadnego na to wpływu, ani w tem udziału żywiołu polskiego.

Dalszy rozwój kolei na ziemiach polskich przypada na lata 1862 — 86, w których przez Towarzystwa Krajowe pobudowano w Królestwie koleje żel.: Bydgoską, Łódzką, Terespolską, Nadwiślańskie i wreszcie Dęblińsko-Dąbrowską, w Małopolsce zaś szereg linij, ciążących do magistrali Kraków—Lwów.

Ponieważ, jak to już powiedziano wyżej, rząd pruski zgóry wykluczył żywioł polski od wszelkiego wpływu na komunikację kolejową, w Galicji zaś po r. 1866 dążenia centralistyczne ustąpiły przed ustrojem autonomicznym, przeto główną uwagę poświęcę kolejnictwu polskiemu na ziemiach Królestwa Kongresowego.

Rząd rosyjski, pomimo swych dążności rusyfikacyjnych, spotęgowanych szczególniej po upadku powstania styczniowego, nie doceniał należycie przez czas długi znaczenia kolei żelaznych w Królestwie i dlatego aż do roku 1890 pozostawiał wolną rękę kompanjom prywatnym, nie krępując ich zbytnio, ani w dziedzinie ich działalności ekonomiczno - gospodarczej w kraju, ani w sprawach doboru personalnego kolejowego. Wystarczało mu zahamowanie dalszego wzrostu linij kolejowych w Polsce, rzekomo ze względów strategicznych.

Dzięki temu przeoczeniu, tem dziwniejszemu, że skądinąd rząd rosyjski w zapędach rusyfikacyjnych i unifikacyjnych, jak najbezwzględniej wkraczał we wszystkie inne dziedziny życia gospodarczego kraju, koleje żelazne w Królestwie nietylko wyśmienicie spełniły swe zadanie w zakresie uprzemysłowienia kraju i związanych z tem innych korzyści ekonomicznych, lecz odegrały olbrzymią rolę w dziele zachowania, utrwalenia i pogłębienia świadomości narodowej, tudzież świadomości tych wielkich krzywd, jakie od tylu lat dziesiątków wyrządzały nam rządy zaborcze.

Dzieło tępienia żywiołu polskiego na wszystkich placówkach posuwało się naprzód w Królestwie z nieubłaganą konsekwencją i coraz to szersze zataczało kręgi, obejmując nietylko więcej ponętne stanowiska i posady w administracji ogólnej kraju, lecz, na podobieństwo pasożytnej pleśni, rzucając się na skromne posterunki fachowej służby w leśnictwie, dozorze dróg bitych, lub nawet w instytucjach dobroczynnych.

Mieszkańcy stolicy w mniejszym stopniu odczuwali skutki tego niesłabnącego najazdu, gdyż w mieście, tak ludnem i bogatem w zakłady i instytucje prywatne, posiadającem rozwiniętą, a czujną prasę polską, żywioł ów napływowy zbyt rozproszkowywał się w ogólnej masie mieszkańców i, jakkolwiek coraz więcej raził swą odrębnością, lecz nie przytłaczał ilościowo.

Inaczej rzecz się miała na tak zwanej prowincji kraju. Tu wyraźnie już rozpoczynała się zagłada żywiołu miejscowego — polskiego. Jeżeli w Warszawie czuło się jeszcze silnie, że się jest w stolicy Polski, to w miastach gubernjalnych i powiatowych z roku na rok widać było panoszenie się żywiołu obcego, wręcz wrogo odnoszącego się do wszystkiego, co było nam święte i drogie. Jednocześnie większość licznych niegdyś w kraju naszym, małych miast i miasteczek przemianowano w osady, t. j. osiedla, przyrównane w znaczeniu i w prawach do wsi, co odjęło im zupełnie charakter ognisk życia, o tle o ile, kulturalniejszych.

W tym stanie rzeczy właściwa wieś, a raczej jej ludność, czy to zamieszkująca dwory, czy dworki, czy, nakoniec, ubogie chaty wieśniacze, znalazła się niejako odcięta od swych naturalnych ośrodków, w jakich na całym świecie zwykły ogniskować się żywioły o kulturze wyższej, promieniującej jej światło na okoliczne siedziby ludzkie.

Zadanie tych ognisk przypadło w Polsce Kongresowej kolejom żelaznym.

Nasze stacje i stacyjki, skromne domki nadzorców drogowych, ba, nawet ubogie siedziby dróżników, stały się jakby wyspami na poniekąd eksterytorjalnym pasie kolejowym, wyspami rdzennie polskiemi, które objęły cenną puściznę po umęczonych miastach i miasteczkach naszych.

Dlatego też tu u nas pociąg, zdążający do stacji, niósł nam w pogwiździe lokomotywy i brzęku łańcuchów wagonowych lub w pomruku hamulców nietylko jak gdzieindziej, zapowiedź przybycia tylu a tylu podróżnych, których pochłonąć miały hotele, tylu a tylu tonn ładunku, na który z upragnieniem oczekiwały fabryki lub kupiectwo, nie — on niósł nam od stacji do stacji, od przystanku do przystanku echa rozgwaru myśli polskiej w kraju, echa westchnień uciemiężonego narodu, echa wiary w niespożytą zasługę męczeństwa.

A ludzie?

Ludzie, zamieszkujący owe wyspy i wysepki, mimo czujne oko i ucho dozorujących ich żandarmów, wsłuchiwali się w te echa i związani stalową wstęgą z sercem kraju żywiej, niż kto inny, bo nieustannie, wyczuwać mogli jego tętno i rychlej, niż innym dane im było kroczyć po drodze, jaką kreślił zew zbiorowej duszy narodu.

Więc nie dziw, że stacje i stacyjki naszych linij kolejowych stawały się oazami, w których okoliczna ludność szukała i odnajdywała nietylko słowa krzepiące, lecz i realniejszy karm dla ducha w postaci drukowanego słowa, a więc czasopisma i książki, czy to z kraju, czy z za kordonu pochodzące.

Mimo powszechne wady i ułomności ludzkie, brać kolejowa polska stanowiła zwartą masę uświadomionych obywateli polskich i dlatego w ojczystej literaturze narodowej, czy to pod piórem Prusa, Reymonta, czy Junoszy lub Gruszeckiego, zarysowała się przeważnie, jako środowisko typów dodatnich, dalekich od odtworzonych przez Zolę okazów zwyrodnienia, a raczej zezwierzęcenia ludzkiego.

W zmaganiach się Polski z jej ciemiężcami, kolejnictwo nasze zawsze współdziałało z ruchem wyzwoleń-

czym. Poczynając od powstania styczniowego, w czasie którego koleje niosły wybitną pomoc naszym oddziałom walczącym, bądź przewożąc w wagonach pociągów towarowych broń i gromady powstańców, dążących do partji, bądź niosąc cenne usługi w służbie wywiadowczej, bądź nakoniec, zasilając osobami własnemi zastępy powstańców, — koleje polskie po przez cały okres późniejszych poczynań, aż do chwil ostatnich, brały gorący udział w dziele wyzwolenia ojczyzny.

A gdy rozpętała się burza wojny światowej, gdy koleje na ziemiach Królestwa zalane zostały przez armje walczące, wówczas rzesze pracowników kolejowych polskich, wyzute ze swych rodzinnych pieleszy i wplecione w koło strategicznych planów kolosa północy, zniewolone były podążyć z jego zastępami w obce, nieznane sobie krainy.

I tam jednak, pomimo rozproszenia, pomimo braku wszelkiego punktu oparcia, rzesze te nietylko że nie osłabły w poczuciu swej odrębności plemiennej, nietylko, że nic nie uroniły ze swego uświadomienia ojczystego, lecz uczucia te spotęgowały w sobie, jakgdyby, parafrazując słowa poety: „gdy im wydarto ojczystą spuściznę, w kraj obcy przenieśli oni ojczyznę w głębi serc swoich...“

To też z chwilą, gdy na zachodzie wypadki przybierać zaczęły postać, rokującą możność powrotu do kraju, rzesze te ogarnął szał jedynej myśli, jedynego pragnienia: jaknajśpieszniejszego znalezienia się na ziemi ojczystej.

Nic to, że na ziemi tej panoszył się jeszcze najeźdźca, nic to, że warsztat pracy zarobkowej w obcem jeszcze ręku, nic to, że warunki życia opłakane, — byle jaknajprędzej znaleźć się wśród swoich, byle choćby złożyć skołatane głowy w polskiej mogile. A gdy wreszcie dane było ziścić się tyle upragnionym nadziejom tułaczy, Opatrzność jakby w nagrodę za te ich uczucia dała im nietylko oglądać kraj rodzinny, ale użyła ich wkrótce jako jedno z narzędzi swych w wielkim dziele ostatecznego wyzwolenia Ojczyzny.

Chociaż już lat dziesięć dzieli nas od tej chwili, świeże jest jednak w pamięci wszystkich żywiołowe wprost dążenie rzesz kolejowych do objęcia w posiadanie polskich kolei żelaznych na terenie całego Królestwa. Było coś w tem pokrewnego z przylotem wędrownego ptactwa, które radośnie podąża do gniazd rodzinnych, było coś z podświadomego uporu Ślimaka z Placówki Prusa, tego chłopka polskiego, który choćby miał zginąć, nie odda niemcom ojczystego zagonu.

Temu współdziałaniu najszerszych mas, temu objawowi, nieznanemu dotychczas w historji w żadnem innem dziele samoobrony społecznej, koleje polskie zawdzięczaja, że ani na chwilę w czasach tak obfitujących w doniosłe wypadki, nie przerwały swej działalności komunikacyjnej, lecz natychmiast znalazły się w ręku władz państwowych, jako sprawnie spełniający swe zadanie czynnik ładu w zakresie jaknajżywotniejszych zadań gospodarczych wskrzeszonej Ojczyzny.

Równocześnie w innej dzielnicy Polski i na innem polu brać kolejowa złożyła dowody umiłowania Ojczyzny, biorąc ofiarny, a pełen zapału udział w rozprawie z Hajdamactwem na obszarze Lwowa i przyległych odcinków kolejowych. Walki, które tam stoczono, zapisały się chlubnie na kartach dziejów kolejnictwa w Małopolsce, jako dowód podniosłych uczuć patrjotycznych, któremi personel kolejowy w tej dzielnicy zawsze się odznaczał.

Nie dziw zatem, że przy pomocy takiego personelu, pamiętnego nadto krzywd i upośledzeń, jakich mu nie szczędziły władze wojskowe obu armij, działających na terenię Małopolski, objęcie w posiadanie Rządu polskiego kolei żelaznych w tej dzielnicy odbyło się z błyskawiczną szybkością, bez szczególnych trudności i zatargów.

Natomiast w zaborze pruskim, gdzie, jak to powiedziano wyżej, koleje żelazne powołane zostały do życia przez prywatne kompanje niemieckie, bez żadnego udziału społeczeństwa polskiego, gdzie nadto władze rządowe uczyniły z kolei żelaznych dogodne dla siebie narzędzie w dziele bezwzględnej germanizacji kraju i w tym celu tolerowały zaledwie Polaków w służbie kolejowej na najniższych tylko stanowiskach, a i to z licznemi zastrzeżeniami, w tym powtarzam zaborze, sprawa ujęcia aparatu kolejowego w ręce polskie najwięcej nastręczyła trudności.

Trudności te potęgował nietylko brak odpowiednich sił fachowych, które użyć należało w służbie wykonawczej, ale i ta jeszcze okoliczność, że ustępujące władze niemieckie tendencyjnie nakazały swym funkcjonarjuszom jaknajśpieszniej porzucać swe stanowiska służbowe, co, rzecz prosta, groziło unieruchomieniem kolei w całej wracającej do nas dzielnicy.

A jednak silnie bijące serca ludu tego umęczonego kraju, twardy upór tego ludu, zahartowanego w tyloletnich zmaganiach się ze swym prześladowcą, dokonał rzeczy napozór niemożliwej. Do pracy na kolejach stanęły całe rzesze pracowników różnych zawodów, ludzie, którzy arkana służby kolejowej znali zaledwie z okien wagonu: I ludzie ci przezwyciężyli trudności, zdawałoby się, niepokonane.

Już w dniu 27 marca 1920 r. Nr. 1 Orędownika Urzędowego Dyrekcji K. P. P. w Gdańsku, stwierdza publicznie fakt objęcia przez władze polskie eksploatacji kolei żelaznych na Pomorzu. W podniosłej odezwie do polskich pracowników kolejowych rzeczonej Dyrekcji, Prezes jej daje świadectwo hartu, niezłomności i ofiarności, złożonych na ołtarzu Ojczyzny przez ówczesny personel kolejowy.

Podobnież, lecz wcześniej jeszcze, w Poznańskiem, tylko zawdzięczając nastrojowi ludności polskiej i jej wysiłkom, zdołano szybko opanować sytuację.

Wreszcie znacznie później, bo w r. 1922 dopiero piastowska dzielnica Śląska na drodze bohaterskich zapasów i kosztem krwawych ofiar, zakończyła dzieło zcalenia kolei żelaznych w jedną sieć komunikacyjną Rzeczypospolitej.

Minął czas niedługi i koleje polskie, teraz już na całym obszarze Rzeczypospolitej, dały znów wyraz głębokiego uświadomienia co do odpowiedzialności, jaka spoczywa na nich podczas obrony kraju. Złamanie i odparcie nawały bolszewickiej w r. 1920, ułatwiła w dużej mierze sprawna i gorliwa współpraca naszych kolei żelaznych, oraz wytężona i ofiarna praca służby kolejowej.

Ten pobieżnie naszkicowany zarys tyloletnich dziejów naszego kolejnictwa, jego cichych i nie szukających rozgłosu, choć zawsze owocnych trudów, ponoszonych dla Ojczyzny, niechaj będzie wyrazem nietylko hołdu dla jego zasług, położonych w dobie niewoli i odrodzenia, lecz zarazem przeświadczenia, że kolejnictwo polskie, wierne swym świetlanym tradycjom, podążać będzie zawsze drogą poczucia tych wielkich obowiązków, jakie w Ojczyźnie wskrzeszonej i wolnej nakłada nań pragnienie przyłożenia się swą pracą do rozkwitu i potęgi tej umiłowanej Matki naszej.

Odezwa p. Ministra Komunikacji z okazji Dziesięciolecia P. K. P.

Do pracowników Ministerstwa Komunikacji i Kolei Państwowych.

Z pożogi wojennej, po wiekowej walce o wolność, w dniu 11 listopada 1918 r. powróciła do życia Polska Niepodległa.

W tej ważnej dla całej Polski chwili dziejowej pracownik kolejowy, samorzutnie, pełen zapału z narażeniem życia własnego, pod grozą obcych bagnetów, począł przejmować dworce, przeszkodził wywożeniu lokomotyw i wagonów i współdziałał ofiarnie w dwuletnich przeszło walkach o byt i granice Państwa.

Mimo tych wysiłków i ofiarności, młode kolejnictwo polskie niewiele otrzymało od zaborców. Od podstaw aż do szczytów kolejowej organizacji należało przystąpić do budowy nowe-

go gmachu, dając mu trwałe rodzime podwaliny.

Dziś, spoglądając wstecz ku temu pamiętnemu dniu, widzimy, że koleje polskie osiągnęły już znacznie wyższy poziom swej sprawności, tabor kolejowy wzrósł przeszło trzykrotnie, powstały setki nowych dworców i mostów, wprowadzono szereg ulepszeń technicznych. zbudowano nowe linje kolejowe.

Ten ogrom trudów i znojów ma swe źródło w poświęceniu i działaniu dla dobra Ojczyzny całych rzesz pracowników kolejowych.

Za takie spełnianie obowiązków względem Państwa w najcięższym okresie Jego odtwarzania z okazji Święta Odrodzenia Polski, składam podległym mi pracownikom gorące podziękowanie.

Nie wystarczy jednak, byśmy w tym Uroczystym i Radosnym nam Dniu mówili i myśleli tylko o przeżytych chwilach i dokonanych czynach.

Rany, zadane nam przez długotrwałą niewolę, jeszcze się nie zabliźniły, budowa gmachu Niepodległego Państwa jest dopiero w zaczątku, męczeńskie ofiary naszych braci, ojców, i praojców, walczących o wolność, wielokrotnie przewyższają wysiłek, dokonany przez nas, żyjących w atmosferze wolności.

Ci, co odeszli, oczekują od nas równych ofiar na ołtarzu Ojczyzny, a ci, co przyjdą, surowo nas sądzić będą w razie zaniedbania przez nas obowiązków względem odradzającego się Kraju.

Wzywam przeto wszystkich pracowników, by w dziesiątą rocznicę odzyskania Niepodległości ze zdwojoną mocą podjęli dalszą pracę nad utrwaleniem naszej gospodarki państwowej ku wieczystej chwale Najjaśniejszej Rzeczypospolitej.

Minister:
(—) **Inż. Alfons Kühn.**

UROCZYSTOŚC DZIESIĘCIOLECIA KOLEJNICTWA W WARSZAWIE.

Staraniem Komitetu Uroczystego Obchodu Dziesięciolecia Kolejnictwa odbyły się w dniu 10 listopada b.r. uroczystości jubileuszowe w Warszawie.

O godz. 12-tej ukończyły pracę wszystkie biura, urzędy i zakłady kolejowe, a syreny wszystkich parowozów oznajmiły początek uroczystości.

O godz. 14.30 rozpoczęła się w dużej sali Filharmonji uroczysta Akademja, którą zaszczycił swą obecnością P. Prezydent Rzeczypospolitej. Członkowie Rządu, Nuncjusz Papieski i Przedstawiciele Państ obcych. Salę wypełniali po brzegi pracownicy kolejowi wszystkich gałęzi służby.

Akademję zagaił przewodniczący komitetu obchodu, Naczelnik Wydziału Prezydjalnego M. K., p. Buszyński, podnosząc znaczenie i powagę uroczystości tudzież wybitny udział kolejarzy i kolejnictwa w dziele odbudowy i rozwoju Państwa w ubiegłem dziesięcioleciu.

Następnie przemawiał Minister Komunikacji p. inż. A. Kühn, którego mowa transmitowana przez radjo obrazowała postępy kolejnictwa w ciągu dziesięciolecia, oddała należny hołd pracy i zasłudze kolejarzy w dziele odbudowy i usprawnienia kolei i kończyła się wyrażeniem przekonania, iż kolejarze jak dotąd tak i nadal poświęcą swoje siły, aby ofarnie służyć dla dobra Państwą i ku pożytkowi społecznemu.

Po przemówieniu p. Ministra „Echo" kolejowe odśpiewało pieśń „Gaude Mater Polonia", poczem urzędnik M. K. p. Dr. Bisaga odczytał referat opracowany przez inż. J. Śniechowskiego p. t.: „Kolejnictwo w Polsce".

W części muzykalno - wokalnej brali udział: p. Lucyna Robowska (fortepian), p. L. Dobosz (śpiew), p. Eugenja Umińska-Jaworska (skrzypce), p. Adelina Czapska (śpiew), prof. Ludwik Urstein (akompanjament) i chór „Echa" kolejarzy.

Wieczorem tegoż dnia odbyło się w Teatrze Narodowym galowe przedstawienie komedji Al. Fredry p. t. „Pan Jowialski", zakupione w całości przez Komitet obchodu dla pracowników kolejowych.

NIESPODZIANKI JUBILEUSZOWE.

W ostatnich tygodniach przed uroczystym obchodem dziesięciolecia kolejnictwa rozpowszechniano uporczywie pogłoski, iż M. K. przygotowuje na dzień 11 listopada specjalny Dziennik Zarządzeń z szeregiem cennych niespodzianek dla pracowników. Dawało to pole dla najbardziej fantastycznych domysłów i wielkich nadziei.

W dniu jubileuszowym bomba pękła i przyniosła fantastom głębokie rozczarowanie. Dziennik Zarządzeń Nr. 24, który ukazał się w tym dniu przynosi bowiem pracownikom tylko medal Dziesięciolecia, omawiane na innem miejscu, a niczego nie dające rozporządzenie o stosowaniu amnestji oraz dwa inne rozporządzenia, z których jedno daje pewnym bardzo nielicznym kategorjom pracowników prawo do umundurowania, a drugie podnosi w minimalnym wymiarze stawki dodatku za służbę nocną i rozszerza prawo do tego dodatku na pewne kategorje pracowników, które dotąd z dodatku nie korzystały.

Rozporządzenie o umundurowaniu. (Nr. I. 20894/2/28 z dnia 5 listopada 1928 r.) przyznaje prawo do umundurowania za zwrotem 25% kosztów skarbowych w następującym wymiarze: **Pełny mundur:** mostowniczym, dróżnikom mostowym, dyspozytorom ruchu, telegrafistom, spisywaczom wagonów, lampiarzom, ekspedytorom, kasjerom stacyjnym, kasjerom bagażowym i biletowym, kierownikom wagonów, pisarzom ceduł ładunkowych, elektromonterom sygnalizacji, zawiadowcom odcinków sygnałowych, nadzorcom przewodów, wreszcie stróżom nocnym i zbrojnym wartownikom kolejowym. **Czapka:** stałodziennym robotnikom w magazynach towarowych i w służbie drogowej. **Ciepła kurtka:** starszym elektromonterom i elektromonterom. Wreszcie z inwentarza otrzymywać będą fartuchy skórzane kowale służby warsztatowej, drogowej i parowozowej.

O maszynistach także i tym razem zapomniano.

Ponadto zwolniono pracowników, przeniesionych na emeryturę lub też na inne stanowiska służbowe, na których nie mają prawa do umundurowania od uiszczania dopłat za mundury o ile uiścili opłatę w wysokości 25% kosztów skarbowych.

To samo dotyczy rodzin pozostałych po zmarłych pracownikach.

Rozporządzenie nie postanawia wprawdzie czy zwalnia wymienione osoby od obowiązku zapłaty całej sumy powyżej 25 proc. tak, iż zapłacone ew. raty winny być im zwrócone czy też zwalnia jedynie od obowiązku zapłaty reszty pozostałej w dniu wejścia w życie rozporządzenia. t. j. w dniu 1 września 1928 r. a może w innym bliżej nieokreślonym terminie.

Sądzić należy, iż M. K. chciało zwolnić od opłaty reszty i nie będzie zwracało już uskutecznionych wpłat. Natomiast pozostaje do wyjaśnienia kwestja czy raty wpłacone w ciągu września i listopada 1928 r. podlegać będą zwrotowi.

Rozporządzenie o dodatkach za służbę w porze nocnej. (Nr. 1/18611/2/28. z dnia 27 października 1928 r.) ustala stawki w złotych i podwyższa je nieznacznie. a nadto przyznaje prawo do ich poboru pewnym kategoriom pracowników. które dotąd z dodatków tych nie korzystały.

Z pośród pracowników służby parowozowej, mają prawo do tych dodatków dyspozytorzy parowozowni (1 zł. 50 gr. za noc). oraz starsi palacze parowozowni (po 90 groszy za noc).

MEDAL DZIESIĘCIOLECIA ODZYSKANIA NIEPODLEGŁOŚCI.

Na pamiątkę dziesięciolecia odrodzenia Państwa ustanowiła Rada Ministrów Rozporządzeniem z dnia 27 września 1928 r. medal dziesięciolecia. Medal wykonany jest z bronzu i posiada po jednej stronie wizerunek głowy Marszałka Piłsudskiego, z drugiej alegorję pracy (mężczyzna z sochą) oraz napis 1918 — 1928 i noszony jest na lewej piersi na wstążce z mory koloru chabrowego.

Prawo do otrzymania medalu mają wszyscy, którzy w okresie od 11 listopada 1918 do 11 listopada 1928 r. pełnili służbę państwową, wojskową albo cywilną, służbę samorządową albo służbę w innych instytucjach publiczno-prawnych o ile łączny czas tej służby wynosi conajmniej 5 lat oraz o ile służbę tę pełnili nienaganie.

Wykluczeni od prawa otrzymania medali są ci, którzy w tym czasookresie zostali ograniczeni w używaniu praw obywatelskich z mocy wyroku sądowego lub ukarani za dezercję, następnie karani sądownie (kiedykolwiek) za przestępstwa z chęci zysku, karani dyscyplinarnie za występek służbowy (Ministrowie mają prawo czynienia wyjątków w wypadkach zasługujących na szczególne uwzględnienie) wojskowi karani za samowolne oddalenie się oraz oficerowie zwolnieni z armji mocą wyroków sądów honorowych.

Przerwa w służbie nie powoduje utraty prawa do otrzymania medalu byleby tylko zliczone razem, a obliczone kalendarzowo okresy służby po dniu 11 listopada 1918 r., wyniosły razem conajmniej 5 lat. Do tego czasu nie zalicza się tych okresów, które w myśl odnośnych przepisów, nie są zaliczane do czasu służby (np. urlop bez uposażenia, czas pobytu w stanie spoczynku i t. p.).

Prawo do medali mają wszyscy pracownicy, a więc także nieetatowi i kontraktowi i t. p.

Nadanie medalu należy do kompetencji Prezesów Dyrekcji K. P. i następuje z urzędu w stosunku do osób, które obecnie pełnią czynną służbę kolejową.

Osoby, które obecnie czynnej służby nie pełnią, otrzymują medal po złożeniu stosownej prośby od Prezesa tej Dyrekcji, której podlegali ostatnio w służbie czynnej wzgl. od wskazanego w Rozporządzeniach innych Ministerstw naczelnika tej władzy, czy instytucji państwowej, w której ostatnio służyli.

Oczywiście, ew. pominięci będą mogli wystąpić z żądaniem nadania sobie medalu, a w razie odmowy, będą mogli dochodzić praw swoich drogą rekursu do M. K., a nawet drogą skargi do N. T. A.

Ci, którym medal zostanie nadany, nabywać go będą z własnych funduszów.

SPRAWY SŁUŻBOWE

CZAS PRZYJĘCIA PAROWOZU.

W odpowiedzi na nasze wystąpienia w sprawie określenia czasu przyjęcia parowozu otrzymaliśmy pismo M. K. z dnia 2 listopada b. r. Nr. I/17898/2/28, w którem M. K. zawiadamia, iż wyjaśniło Dyrekcjom K. P. w Krakowie, Gdańsku i Wilnie, ażeby czas potrzebny do przystosowania parowozu, t. j. czas od chwili przyjścia drużyny parowozowej do parowozowni i objęcia parowozu do chwili oddania go pilotowi służby ruchu na ustalonem z góry miejscu torów trakcyjnych ustaliły na 1 i pół godziny.

RYCZAŁT DLA MASZYNISTÓW-INSTRUKTORÓW.

Na interwencję naszą o wypłacanie ryczałtu, przewidzianego w Rozp. M. K. z dnia 18. IV. 1928. Nr. I/5584/2/28 także i tym pracownikom, którzy nie zostali wprawdzie mianowani maszynistami - instruktorami, jednakże pełnią stale obowiązki maszynisty - instruktora, odpowiedziało M. K. odmownie, (pismo M. K. z dnia 7 listopada b. r. Nr. I/15748/2/28.

PODWYŻSZENIE DODATKÓW DLA DYSPOZYTORÓW PAROWOZOWNI.

Rozporządzeniem Minist. Kolei Nr. I/16729/2/28 z dnia 29 września 1918 r. podwyższono dodatek dyspozytorom parowozowni do kwoty 60 zł. miesięcznie.

Jednakże Rada Ministrów wbrew wnioskom M.K., które wysłały aprobatę Min. Skarbu przyznało tę podwyżkę dopiero od dnia 1 września 1928 r.

Ponieważ motywem przyznania podwyżki była podwyżka djet, która nastąpiła jeszcze z dniem 10 listopada 1927 r. oraz podwyżką godzinowego i kilometrowego, która przyznana została w kwietniu r. b. z mocą obowiązującą od 10. XI. 27. przeto Prezydjum wystąpiło już do M. K. z żądaniem przyznania tej podwyżki z mocą wsteczną od wyżej wspomnianej daty.

UTWORZENIE KOMISJI WERYFIKACYJNEJ PRZY M. K.

Celem wykonania przepisów o dodatkowej weryfikacji, o których pisaliśmy obszernie na łamach naszego czasopisma, utworzona została Komisja Weryfikacyjna przy Ministerstwie Komunikacji. (Rozp. Min. Kolei Nr. I/18145/2/25 (?) Dziennik Zarządzeń Nr. 24, poz. 305).

Wspomniane rozporządzenie postanawia, iż zadaniem Komisji będzie rozpatrywanie podań „urzędników i funkcjonarjuszów niższych Ministerstwa Komunikacji oraz etatowych Pracowników Polskich Kolei Państwowych". Nie ulega jednak wątpliwości, iż także i pracownicy nieetatowi stali, dziennie płatni, wynagradzani na zasadach ustalonych w art. 102 ust. uposażeniowej mają prawo do weryfikacji, a podania takich pracowników nie będą mogły być odrzucone.

Omawiane rozporządzenie nie zmienia w niczem dotychczasowego stanu prawnego w kwestji dodatkowej weryfikacji tak, iż uwagi i wyjaśnienia nasze, zamieszczone w Nr. 21 „Maszynisty" z r. b. str. 12 i następne nie wymagają zmiany.

Rozporządzenie wprowadza natomiast obowiązek załączenia do podań obok dokumentów oryginalnych względnie uwierzytelnionych odpisów tych dokumentów nadto po jednym egzemplarzu odpisów nieuwierzytelnionych. Pracownicy, składający podania winni zatem każdy dokument przedłożyć w 2 egzemplarzach z których jeden winien być oryginałem bądź odpisem wierzytelnym, drugi zwykłem odpisem.

Zwracamy ponownie uwagę, iż termin składania podań upływa z dniem 31 grudnia 1928 r. i że zaniedbanie wniesienia podania przed upływem tego terminu powoduje bezwarunkowo utratę prawa do dodatkowej weryfikacji.

AMNESTJA.

Ogłoszone zostało Rozporządzenie M. K. z dnia 5 listopada 1928 r. Nr. I/20931/1/28 w sprawie stosowania ustawy o amnestji.

Zgodnie z tekstem ustawy rozporządzenie wyjaśnia, iż amnestją objętą są tylko wykroczenia porządkowe oraz dyscyplinarna kara nagany. Do wykroczeń porządkowych zastosowana jest abolicja, to znaczy, iż nakazuje się nie wszczynać dochodzeń służbowych o wykroczenia popełnione przed dniem 3-go maja 1928 r., a wszczęte ew. dochodzenia umorzyć. Zaniechać należy również wykonania nałożonych już, a nie wykonanych w całości lub częściowo kar za takie wykroczenia.

Podkreślić należy, iż amnestja nie może być zmieniona w tym sensie aby n. p. władze obowiązane były do zwrotu zapłaconej grzywny, gdyż kary wykonane darowane być nie mogą. Kwestja skreślenia kar takich z wykazów stanie służby, aczkolwiek

uzasadniona w tekście ustawy nie została przez Ministerstwo wyraźnie rozstrzygnięta.

Dyscyplinarna kara nagany nie podlega abolicji tylko darowaniu. Wobec tego postępowanie dyscyplinarne prowadzić należy w każdym wypadku aż do uzyskania prawomocnego wyroku, choćby spodziewaną była tylko kara nagany. Dopiero po uzyskaniu wyroku, kara ulega darowaniu na zasadzie amnestji. Do skreślenia darowanej w ten sposób kary nagany dyscyplinarnej z wykazu stanu służby, brak zdaniem naszem podstaw prawnych.

Pozatem rozporządzenie w powodzi zbytecznych słów i dość mętnych wywodów tłumaczy inne postanowienia ustawy, zwłaszcza dotyczące skutków skazania. Do stosowania ustawy upoważnione i obowiązane są Dyrekcje. Zażalenia od ich decyzyj rozstrzyga M. K.

W SPRAWIE STANU SAL NOCLEGOWYCH.

Powołując się na komunikat zamieszczony w Nr. 18 „Maszynisty" z r. b. strona 142 wzywamy ponownie Zarządy wszystkich kół miejscowych Z. Z. M. do nadesłania danych dotyczących usterek i niedomagań w salach noclegowych.

Informacje nadesłane po dzień 15 grudnia b. r. nie będą mogły być uwzględnione i nie będą przedmiotem interwencji Prezydjum w M. K.

Życie Związkowe

INTERWENCJE I WYSTĄPIENIA PREZYDJUM.

Dn. 5. XI. 28 — W M. K. w sprawach etatów i awansów w Dyrekcji Krakowskiej i Stanisławowskiej oraz norm węglowych — kol. Borkoski.

Dn. 8. XI. 28 — U p. Prezydenta Rzeczypospolitej, p. Marszałka Piłsudzkiego i p. Premjera Bartla w sprawie obchodu 10-lecia kolejnictwa — kol. Borkowski, delegacja z M. K. i z innych Związków.

PRACE ORGANIZACYJNE PREZYDJUM.

Dn. 1, 2, 3 i 4.XI. 28. — Kongres w Sosnowcu — kol. Borkowski i Dr. Żuniak.

Dn. 5. XI. 28. — Zebranie Koła Poznań — obecni kol. Siadak, Komorowski.

Dn. 5. XI. 28. — W M. K. posiedzenie Komitetu Obchodu 10-lecia Kolejnictwa — obecny kol. Borkowski.

Dn. 15. XI. 28. — Zjazd Okręgu Katowickiego — obecni kol. Siadak i Komorowski.

Kasa główna

Zawodowego Związku Maszynistów Kolejowych w Polsce wypłaciła od 1. IX do 30. IX. 1928 r. tytułem świadczeń następujące sumy:

Imię i nazwisko	Koło	Rodzaj świadczenia	Suma
Okręg Warszawski.			
Dobrowolski A.	Warsz. Wsch.	Zapomoga chorob.	32.—
Borowski F.	Warsz. Gdańska	" "	60.—
Piasecki B.	Sosnowiec	" "	68.—
Majchrzak J.	Łazy	" "	8.—
Ossowski K.	Siedlce	" "	108.—
Kakot P.	Częstochowa	Obrona prawna	700.—
Snowadzki K.	Piotrków	" "	25.—
Golba P.	"	" "	37.50
Rysiński St.	Warsz. Praga	" "	12.50
Skrzetuski J.	Kutno	" "	37.50
Tereba F.	Koluszki	" "	25.—
Brodecki J.	"	" "	12.50
Aniołowski W.	Warsz. Gł.	Odprawa emerytalna	958.—
Orzechowski W.	Krośniewice	" "	994.—
Gorzkowski A.	Piotrków	Obrona prawna	37.50
Okręg Radomski.			
Wasilewski M.	Strzemieszyce	Zapomoga chorob.	60.—
Rzepnicki W.	Kowel	" "	134.—
Kubicki F.	"	" "	68.—
Sozański W.	Lublin	" "	60.—
Rychliński F.	Kowel	Obrona prawna	300.—
Antkowicz B.	Lublin	" "	6.25
Krawczyński K.	"	" "	6.25
Głowniak E.	"	" "	6.56
Garczyński A.	"	Odprawa emerytalna	100.—
Okręg Wileński.			
Matusiewicz F.	Baranowicze	Zapomoga chorob.	118.—
Okręg Poznański.			
Maciejczyk J.	Poznań	Zapomoga chorob.	10.—
Stawicki	"	Obrona prawna	180.—
Popławski W.	Inowrocław	Odprawa emerytalna	982.—
Okręg Gdański.			
Lankiewicz L.	Bydgoszcz	Zapomoga chorob.	38.—
Lewandowski L.	Tczew	" "	96.—
Thiel W.	"	" "	70.—
Dawidowski J.	Toruń	" "	56.—
Jazdowski Z.	"	" "	104.—
Okręg Katowicki.			
Warzecha L.	Rybnik	Zapomoga chorob.	122.—
Okręg Krakowski.			
Kozłowski M.	Kraków	Zapomoga chorob.	104.—
Stachowicz M.	"	" "	124 —
Preiss A.	"	" "	58 —
Hradzil Fr.	"	" "	184.—
Klocek J.	Kraków-Płaszów	" "	88.—
Gargul J.	" "	" "	102.—
Klehr K.	Nowy Sącz	" "	60.—
Maultz St.	Żywiec	" "	26.—
Stachowicz M.	Kraków	Odprawa emerytalna	1.000.—
Pałac J.	Rzeszów	" "	1.000.—
Okręg Lwowski.			
Ziemiakowski	Lwów	Zapomoga chorob.	10.—
Góralewicz St.	Przemyśl	" "	34.—
Trill St	Jarosław	" "	32.—
Hulewicz W.	Sambor	" "	44.—
Iwaszko W.	Rawa-Ruska	" "	44.—
			8.542.56

słownie: złotych osiem tysięcy pięćset czterdzieści dwa groszy 56.

W ZWARTYCH SZEREGACH

stajemy do walki o postulaty IX Walnego Zjazdu.

(dalszy ciąg rezolucyj kół w sprawie postulatów wniesionych do M. K.)

OKRĄG KRAKOWSKI.

DĘBICA. Dnia 7 października r. b. odbyło się Walne zebranie członków tutejszego Koła. Porządek obrad obejmował następujące punkty: 1. Odczytanie postulatów. 2. Uchwalenie rezolucji. Po wyczerpaniu pierwszego punktu porządku dziennego zebrani uchwalili jednogłośnie następującą rezolucję:

Zebrani członkowie Koła Z. Z. M. w Dębicy wyrażają pełne uznanie dla działalności Prezydjum Związku, głównie zaś za zajęcie się sprawą postulatów. Zebrani wierzą, iż Pan Minister Komunikacji zechce zrozumieć ciężkie warunki materjalne maszynistów i załatwi pomyślnie ich postulaty. Członkowie koła Z. Z. M. w Dębicy stają karnie w obronie wszystkich żądań, jednocząc się solidarnie z kolegami z całej Polski.

SZCZAKOWA. Na zebraniu, odbytem w dniu 27.IX r. b. pod przewodnictwem kol. Kozakiewicza, członkowie Koła Z. Z. M. w Szczakowej po zapoznaniu się z treścią postulatów przedłożonych w dniu 8.IX r. b M. K. przez prezydjum Związku, uchwalili w tej sprawie rezolucję, w której czytamy, co następuje:

„Zebrani w dniu 27 września 1928 r. maszyniści i pomocnicy m-stów koła Szczakowa wyrażają Zarządom: Głównemu i Okręgowemu uznanie dla ich dotychczasowej działalności. zaznaczając jednocześnie, iż rozumieją słuszność i doniosłość postulatów, wniesionych przez Prezydjum do M. K. Dla poparcia wystąpień Zarządu Głównego przyrzekają jednogłośnie solidarną pomoc w każdej chwili.

OKRĘG RADOMSKI.

STRZEMIESZYCE. Walne Zebranie członków Koła odbyło się w dniu 9 października 1928 r. Porządek dzienny obejmował oprócz sprawy postulatów jeszcze szereg innych spraw a w szczególności wybór nowego Zarządu Koła. O sprawie postulatów czytamy w rezolucji, co następuje:

„W razie odmownego załatwienia postulatów, uchwalonych na IX-tym Walnym Zjeździe ogólne zebranie członków koła Z. Z. M. w Strzemieszycach postanawia walczyć o nie wszelkiemi środkami nie wyłączając strajku“.

GOZDÓW. Sprawę postulatów dyskutowano na zebraniu w dniu 30 września b. r W sprawie postulatów uchwalono jednomyślnie rezolucję następującej treści:

„Ponieważ postulaty wniesione do M. K. przez Prezydjum Z. Z. M. w treści swojej są zupełnie słuszne i uzasadnione i zawierają zaledwie minimum żądań maszynistów i pomocników, przeto domagamy się stanowczo ich zrealizowania. Na wypadek, gdyby postulaty te miały być zbagatelizowane, wzywamy Prezydjum do zajęcia energicznego stanowiska sami zaś, jako karni członkowie organizacji obiecujemy podporządkować się wszelkim zarządzeniom przedstawicieli organizacji i bronić praw naszych wszelkiemi środkami“.

Dalszy ciąg napływających stale sprawozdań z Walnych zebrań kół zamieścimy w następnym numerze „Maszynisty“.

STRZEMIESZYCE. Na zebraniu członków Koła Z. Z. M. w Strzemieszycach zapadła w sprawie postulatów, wniesionych przez Prezydjum Związku do M. K., następująca jednogłośnie przyjęta uchwała:

„Zaznajomiwszy się dokładnie z treścią postulatów, uchwalonych przez IX Walny Zjazd, członkowie Koła Strzemieszyce wyrażają swe pełne uznanie dla wystąpień Prezydjum i przyrzekają swe poparcie wszelkiemi możliwemi środkami.

OKRĘG POZNAŃSKI.

POZNAŃ. Na walnem zebraniu członków Koła Poznań, odbytem w dniu 2.X b. r. zebrani uchwalili jednogłośnie rezolucję następującej treści: **Członkowie koła Poznań domagają się kategorycznie realizacji wszy-** Koła, zebrani wyrazili swą opinję, uchwalając następującą rezolucję: **Zebrani w dniu 13 września 1928 r członkowie Koła Z. Z. M. Rybnik, zwracają się do Prezydjum Związku, stkich postulatów, uchwalonych przez IX-ty Walny Zjazd Delegatów, polecając Zarządowi Głównemu podjęcie usilnych starań w M. K. celem ich spełnienia. Zebrani członkowie Koła Poznań gotowi są walczyć wszelkiemi dostępnemi im środkami i bronić solidarnie wysuniętych przez Zjazd żądań.**

ZBĄSZYŃ. W dniu 20.IX r. b. odbyło się zebranie członków Koła Z. Z. M. w Zbąszyniu. Przedmiotem obrad poza pewnemi sprawami lokalnemi była treść postulatów, wniesionych w dniu 8.IX r. b. do M. K. przez Prezydjum Związku. Zebrani uchwalili w tym względzie rezolucję następującej treści:

Żądamy natychmiastowego uwzględnienia postulatów, przedłożonych przez Prezydjum Związku M K. w razie niespełnienia tych postulatów, gotowi jesteśmy bronić ich wszelkiemi możliwemi środkami, a wszelkie zarządzenia Prezydjum, obrony tych postulatów dotyczące, przyrzekamy solidarnie wypełniać.

KĘPNO. Na zwołanem specjalnem zebraniu w dniu 6. XI. b. r. członkowie Koła Z Z. M. Kępno, powzięli jednogłośnie następującą uchwałę: **Po zapoznaniu się z treścią nadesłanych nam przez Prezydjum pism, dotyczących spraw, uchwalonych przez IX Walny Zjazd Delegatów, i po przeprowadzeniu wyczerpującej dyskusji, domagamy się natychmiastowego uwzględnienia zawartych w nich żądań, zapewniając ze swej strony, iż gotowi jesteśmy bronić tych żądań wszelkiemi środkami, jakiemi rozporządzać możemy.**

JAROCIN. Na odbytem w dniu 5. X. r. b. Nadzwyczajnem Zebraniu członków tutejszego Koła powzięto następującą uchwałę w sprawie postulatów, wniesionych przez Prezydjum Związku do M. K.:

Zebrani w dniu 5. X. 928 r. maszyniści i kandydaci Koła Jarocin po zaznajomieniu się z treścią postulatów, wniesionych do M. K., wzywają Prezydjum do użycia wszelkich środków, celem jak najszybszego ich zrealizowania.

GNIEZNO. Nadzwyczajne Walne Zebranie odbyło się w dniu 11. X. 28 r. Obradowano nad treścią postulatów, wniesionych przez Centralę do M. K. Po obszernej dyskusji zebrani uchwalili w tym względzie rezolucję treści następującej: **My, członkowie Koła Z. Z. M. Gniezno, jako gorliwi członkowie organizacji, a jednocześnie sumienni pracownicy państwowi domagamy się kategorycznie przychylnego potraktowania naszych słusznych żądań. Wyrażamy uznanie dla dotychczasowej działalności Zarządu Głównego, pozostawiając mu wolną rękę w wyborze środków przy wystąpieniach w M. K. w sprawie realizacji naszych postulatów. My, ze swej strony, wyrażamy gotowość ich obrony.**

OKRĘG KATOWICKI.

RYBNIK. W dniu 13. IX. 28 r. odbyło się zebranie członków tutejszego Koła. Przedmiotem obrad były sprawy postulatów, przekazanych Prezydjum przez IX Walny Zjazd Delegatów, a przedłożonych w dniu 8. IX. r. b. M. K. Po dokładnych wyjaśnieniach kol. **Wawrzinka**, prezesa miejscowego **polecając mu usilną pracę nad realizacją uchwalonych przez Zjazd postulatów. Że swej strony zebrani przyrzekają stanąć solidarnie w obronie swych żądań i nie cofnąć się przed żadnym ze środków im dostępnych.**

LIGOTA. Na zebraniu członków Koła, odbytem w dniu 4 października r. b. członkowie tutejszego Koła powzięli następującą rezolucję w sprawie postulatów Z. Z. M., wniesionych przez Prezydjum do M. K.: **Po przyjęciu do wiadomości treści postulatów, uchwalonych przez IX Walny Zjazd Delegatów, członkowie Koła Z. Z. M. Ligota wyrażają swe uznanie dla Prezydjum za wniesienie tych postulatów do M. K., obiecując ze swej strony bronić ich słuszności wszelkiemi siłami.**

MYSŁOWICE. Walne Zebranie członków tutejszego Koła, odbyło się w dniu 13. IX. r. b. Na zebraniu obradowano nad treścią postulatów przedłożonych do M. K. przez Zarząd Centralny Związku. Dla poparcia akcji Prezydjum w tym względzie zebrani powzięli następującą uchwałę: **Zebrani członkowie Z. Z. M. Koła Mysłowice, akceptują jednogłośnie treść wszystkich postulatów, wniesionych do M. K., i domagają się natychmiastowej ich realizacji, wyrażając gotowość obrony tych ze wszechmiar słusznych żądań.**

HAJDUKI WIELKIE. Na zebraniu zwołanem w dniu 31. X. b. r. dla przedyskutowania treści postulatów, uchwalonych przez IX Walny Zjazd Delegatów i wniesionych przez Prezydjum Związku do M. K., zebrani członkowie Koła Hajduki Wielkie uchwalili następującą rezolucję: **Uważamy za słuszne i zupełnie uzasadnione wszystkie postulaty, przedłożone w dniu 8. IX. r. b. M. K. Przyrzekamy więc popierać je wszelkiemi siłami i stanąć w razie potrzeby do solidarnej walki o ich realizację.**

SOSNOWIEC.

Dziwolągi oszczędnościowe. Niewątpliwie jedną z najbardziej godnych szacunku zasad jest zasada oszczędności. Jak każda jednak zasada stosowana nierozumnie tak i bezmyślna oszczędność prowadzi często do rezultatów sprzecznych ze zdrowym rozsądkiem i wyradza się w dziwolągi, których opis kwalifikuje się do czasopism humorystycznych.

Wynalazcą nowej metody oszczędnościowej na P. K. P. jest p. Naczelnik parowozowni Strzemieszyce, który postanowił wsławić się oszczędzaniem... wody. Zapowiedział w tym celu obsłudze kranu wodnego, aby pod żadnym pozorem nie wydawała wody parowozom z innych parowozowni lecz wyłącznie parowozom własnym. Swój do swego po swoje, cudzoziemcom nic. Ale że woda w Sosnowcu ze względu na swój skład jest dla parowozów szkodliwa przeto drużyny parowozowe z Sosnowca obchodziły zakaz p. naczelnika i mimo wszystko wodę w Strzemieszycach brały.

P. Naczelnik postanowił zatem, w chlubnem dążeniu do oszczędności i w imię szczytnych zasad samowystarczalności strzemieszyckiej osobiście pilnować kranu i osobiście odmawiać maszynistom drogocennego płynu. Stoi zatem już od dłuższego czasu stale przy kranie i z niemałym talentem przekonywuje podjeżdżające do kranu drużyny, aby przeznaczonej na regionalne potrzeby wody strzemieszyckiej nie brały.

Dziwnem wydaje się nam, iż p. Naczelnik nie ma lepszego zajęcia jak pilnować kranu — ale to jego rzecz. Natomiast w interesie kolejnictwa leży niewątpliwie, aby dziwoląg oszczędnościowy przestał jaknajprędzej istnieć, gdyż woda sosnowiecka nie nadaje się do parowozów i niszczy je, na czem kolei traci poważne sumy. Jeżeli Dyrekcji Radomskiej uda się przekonać zbyt gorliwego p. naczelnika, aby swoje rozkazy cofnął — P. K. P. zarobił podwójnie, bo i parowozy będą się mniej niszczyły i p. naczelnik zwolniony od dyżurów przy kranie będzie mógł oddać się bardziej pożytecznym zajęciom.



Zegarek z dewizką

za zł. 5.89 gr. (zamiast 25)

wysyłamy na listowne zamówienie za zaliczeniem, płaski, szwajcarski zegarek z pisemną gwarancją za zł. 5.89, 2 szt. 11.50. 3 sztuki 17.48. w lep. gat. 7.35 i 9.35, zegarki imitacji złota 10.95 i 13.20. Firmy Urbana b. płaski 11.95, lep. gat. 13.95. znanej marki A. MOSER z długoletnią gwarancją zł. 18.80 i 21.95, zegarki na rękę męskie lub damskie 10.30 i 12.15, budziki stołowe 10.65, 2 szt. 20.30 firmy JUNGHAUS 14.50. — Uwaga! Do każdego zegarka dodajemy łańcuszek lub pasek, od 15 zł. dajemy imitacji złota dewizki. Zamówienia kierować: **M. POZNAŃSKI Warszawa, Nowy Świat 12.**

NA RATY bez zaliczki

ZEGARY

ścienne zegarki, pierścionki, kolczyki obrączki **CH. GUTMACHER ul. Smocza Nr. 21 m. 7,** róg Dzielnej.

Gospodarstwo 48 mórg ziemi pszennej, żywym martwym inwentarzem — Cena 30 000 zł. wpłaty 25.000 złotych.
Gospodarstwo 108 mórg ziemi pszennej, żywym martwym inwentarzem — Cena 50.000 złotych wpłaty 25.000 zł.
Gospodarstwo 50 mórg ziemi pszennej, 8 łąki, żywym martwym inwentarzem — Cena 34.000 zł. wpłaty 20 000 złotych.
Gospodarstwo 42 morgi żywym martwym inwentarzem — Cena 22.000 złotych.
Gospodarstwo 85 mórg żywym martwym inwentarzem — Cena 55 złotych.
Gospodarstwo 140 mórg dom 10 pokoi, ziemia pszenna, żywym martwym inwentarzem — Cena 90.000 zł. wpłaty 50,000 złotych.
Gospodarstwo 120 mórg 10 łąki, żywym martwym inwentarzem — Cena 70 000 zł. wpłaty 25.000 złotych.
Gospodarstwo 78 mórg ziemi pszennej, żywym martwym inwentarzem — Cena 32.000 złotych wpłaty 20.000 zł.
Gospodarstwo 164 morgi ziemi pszenno żytniej, żywym martwym inwentarzem — Cena 85.000 złotych wpłaty 50.000 zł
Gospodarstwo 102 morgi żywym martwym inwentarzem — Cena 25.000 zł. wpłaty 15.000 złotych.
Gospodarstwo 54 morgi żywym martwym inwentarzem — Cena 18.000 zł. wpłaty 12.000 złotych.
Gospodarstwo 22 morgi ziemi pszenno żytniej, żywym martwym inwentarzem — Cena 10.000 złotych wypłaty 6.000 zł.
Gospodarstwo 155 mórg ziemi pszenno żytniej, żywym martwym inwentarzem — Cena 64 000 zł. wpłaty 30.000 złotych.
Gospodarstwo 46 mórg żywym martwym inwentarzem — Cena 12.000 zł. wpłaty 8.000 złotych.
Gospodastwo 86 mórg żywym martwym inwentarzem — Cena 16.000 zł. wpłaty 10.000 złotych.
Gospodarstwo 119 mórg przy mieście, żywym martwym inwentarzem — Cena 70.000 zł. wpłaty 30.000 złotych.
Wszystkie podane majątki żywym martwym inwentarzem z budynkami przy kupnie zaraz wolne zgłoszenia:

FIRMA „M A R S“
Poznań Św. Marcin 22.
Telefon 18-97.

Dom piętrowy o 7 pokojach, wtem znajduje się skład spożywczy bławatów, — Cena 9 000 złotych.
Willa o 7 pokojach z balkonem, 1½ morgi parku, — Cena 80.000 złotych wpłaty 40.000 złotych.
Kamienica 1 piętrowa, — Cena 14.000 złotych wpłaty 10.000 złotych.
Młyn parowy 3 piętrowy, 2 pary walców 2 pary kamieni, willa 14 pokoi do tego 63 morgi ziemi pszennej, — Cena 100.000 zł. wpłaty 60.000 złotych
Młyn parowy przy mieście powiatowym, 20 mórg roli, — Cena 85.000 złotych.
Willa 2 piętrowa, 15 pokoi, — Cena 42.000 złotych. wpłaty 30 000 zł.
Dom z piekarnią składem, 6 pokoi, — Cena 35.000 zł. wptaty 25.000 złotych.
Kamienica w Poznaniu 4 piętrowa, 3, 4, 5 pokojami, — Cena 150.000 złotych wpłaty 130.000 złotych.
Dom 2 składy z piekarnią. — Cena 16.000 zł. wpłaty 10 000 złotych.
Restauracja z salą 12 pokoi, ogród podwórze, — Cena 35.000 zł wpłaty 25.000 zł.
Restauracja na wsi z składem kolonjalnym, 15 mórg ziemi — Cena 30.000 zł. wpłaty 25.000 złotych.
Restauracja połączona z składem kolonjalnym, 6 pokoi, — Cena 28.000 złotych wpłaty 20.000 złotych.
Kamienica w Poznaniu 3 piętrowa, — Cena 50.000 zł. wpłaty 40.000 złotych.
Kamienica na Jeżycach, w Poznaniu, 3 piętrowa, oficyny, — Cena 150.000 zł. wpłaty 130 000 złotych
Dom z 2 morgami ogrodu, od Poznania 6 klm, 4 pokoje zaraz wolne, — Cena 14.000 zł. wpłaty 10.000 złotych.
Wszystkie podane kamienice są od zaraz wolne do objęcia zgłoszenia:

FIRMA „M A R S“
Poznań Św. Marcin 22.
Telefon 18-97.

NOWY WYNALAZEK XX WIEKU

Płaski zegarek!!

Tylko zł. 5.93 (zam. 25)



Wysyłamy pocztą za zaliczeniem. elegancki zegarek niklowy. Chód dźwięczny, na kamieniach. — Wyregulowany do minuty, z gwarancją za dobry chód na 8 lat, 2 szt 11.60 4 szt. 22.68 — 6 szt. 33.60 — **Lepszego gatunku** 7.75, 9.50, 11.50, 15, 18, 21 i 30 zł. Na rękę z paskiem 10.50, 14, 17, 20, 23, 25, 30 i 35 zł. Z **francuskiego nowego złota** 15.50, 2 szt. 30, 3 szt. 44 zł. lepszego gatunku: 20, 25, 30, 40, 50 i 65 zł. — **Budziki stołowe** 11, 15, 17 i 20 zł. Łańcuszki z nowego złota po zł. 1.85, 2.50, 3.50, 4.75 i 5.50. — Za koszta przesyłki płaci kupujący. — Adres: **Skład Zegarm. Józef Jakubowicz, Warszawa, ul. Sienna 27, Oddz. 111.**

Firma egzystuje od roku 1900. Nagrodzona wieloma złotymi medalami i krzyżami Mnóstwo listów dziękczynnych. Z braku miejsca zamieszczamy niektóre:

Nr. 1355) Sz. P. Proszę o wysłanie jeszcze jednego zegarka z fr. nowego złota. Przy tej sposobności mamy zaszczyt podziękować za otrzymane 3 zegarki, z których jesteśmy zadowoleni. — Najbliższych dniach wyślę zamówienie na kilka zegarków.

Prezes, Stanisław Borowicz w Kutnie.

Nr. 1357) W. P. Za przesłane mi dwa zegarki składam Panu serdeczne podziękowanie, gdyż jestem z nich zadowolony, proszę o przysłanie zegarka.
Burkiewicz, Post. Pol. P. w Szczepanowie.

TOWARZYSTWO AKCYJNE UBEZPIECZEŃ „VITA“ W WARSZAWIE

przyjmuje ubezpieczenia **na życie** na najdogodniejszych warunkach we wszystkich kombinacjach, **od wypadków** wszelkiego rodzaju oraz ubezpieczenia od **prawno-cywilnej odpowiedzialności.**

Towarzystwo „Vita“ jest ściśle złączone finansowo ze Szwajcarskiem Towarzystwem w Genewie, a mianowicie: Compagnie d'assurance **„Union Geneve“** a Geneve. — Reasekuracja ubezpieczonych wyłącznie w Szwajcarji w złotej walucie.

Opłatę premji za ubezpieczenia przyjmują:

w Warszawie: Kasa Centrali, ul. Fredry,
w Genewie: Compagnie d'assurance „Union Geneve“ a Geneve, rue du Mont-Blanc 3,
w Zurichu: Schweizeriche Kreditanstalt, in Zurich,
w Palestynie: Tel-Aviv, Herzl Street, Compagnie d'assurance „Union Geneve“ Direction pour l'Orient.

CENTRALA TOWARZYSTWA

WARSZAWA, FREDRY 2. —— TEL. 22-30, 504-55, 504-66.

REPREZENTACJA WARSZAWSKA: Marszałkowska 116, tel. 276-03,

ODDZIAŁY: Bydgoszcz, ul. Dworcowa 18-c; Katowice, ul. Kochanowskiego 4; Łódź, ul. Narutowicza 40; Lwów, ul. Hetmańska 22; Poznań, ul Pocztowa 11; Wilno, ul. Królewska 7; oraz

ODDZIAŁ W KRAKOWIE, UL. POSELSKA 17, TEL. 333.

UWAGA: Posiadacze polis życiowych towarzystwa „Vita“ ubezpieczeni są również od katastrofy podczas jazdy aeroplanami bez specjalnej dopłaty.

Wydawca: Zaw. Związek Maszyn. Kolej. Red. odpow.: Henryk Sommerfeldt.

Zakł. Druk. F. Wyszyński i S-ka Warszawa. Warecka 15.